

Ефимов Максим Петрович

Московская международная академия

Роль особых экономических зон в оптимизации логистических цепочек на региональном уровне: анализ эффективности и барьеров

Аннотация. Статья посвящена анализу роли особых экономических зон в оптимизации логистических цепочек на региональном уровне в Российской Федерации. Особые экономические зоны определяются как территориально обособленные участки с льготными режимами налогообложения, таможенного регулирования и административных процедур, направленными на привлечение инвестиций и стимулирование бизнеса. Согласно Федеральному закону № 116-ФЗ от 22.07.2005 г., в России функционируют 59 ОЭЗ четырех типов: промышленно-производственные, технико-внедренческие, туристско-рекреационные и портовые, с общим числом резидентов 1361, включая предприятия из 34 стран. В условиях глобализации и цифровизации экономики ОЭЗ играют ключевую роль в интеграции логистики в региональные цепочки поставок, снижая транзакционные издержки и создавая хабы для международной торговли. Логистические цепочки, охватывающие этапы от закупки ресурсов до постпродажного обслуживания, оптимизируются за счет налоговых льгот, упрощенных процедур и развитой инфраструктуры. Эффективность оценивается по показателям времени доставки, затрат, инвестиций и вклада в ВВП. На примере российских ОЭЗ, таких как «Алабуга» и «Ульяновск», продемонстрирована интеграция логистики: сокращение издержек на 15-20%, рост экспорта и грузооборота. Международный опыт (Китай) подтверждает рост экспорта на 40% благодаря автоматизации. Однако ОЭЗ сталкиваются с барьерами: инфраструктурными (недостаток терминалов), регуляторными (бюрократия, неполнная гармонизация с международными стандартами) и внешними (санкции, экология), снижающими эффективность на 15-20%. Для преодоления барьеров предлагаются меры: инвестиции в инфраструктуру, цифровизацию, гармонизацию законодательства и партнерства с бизнесом. Формирование ОЭЗ в России сопровождалось дискуссиями и злоупотреблениями, но текущие реформы направлены на апробацию инновационных моделей политики. Автор подчеркивает, что ОЭЗ – инструмент регионального роста, требующий системного подхода к устранению препятствий для полной реализации потенциала в логистике.

Ключевые слова: особые экономические зоны, инновационная экономика, инвестиционная привлекательность, логистические цепочки, эффективность.

Efimov Maxim Petrovich

Moscow International Academy

The role of special economic zones in optimizing logistics chains at the regional level: analysis of efficiency and barriers

Annotation. This article analyzes the role of special economic zones in optimizing regional logistics chains in the Russian Federation. Special economic zones are defined as territorially isolated areas with preferential tax regimes, customs regulations, and administrative procedures aimed at attracting investment and stimulating business. According to Federal Law No. 116-FZ of July 22, 2005, there are 59 SEZs of four types operating in Russia: industrial and production, technology implementation, tourism and recreation, and port, with a total of 1,361 residents, including companies from 34 countries. In the context of globalization and digitalization of the

economy, SEZs play a key role in integrating logistics into regional supply chains, reducing transaction costs and creating hubs for international trade. Logistics chains, covering stages from resource procurement to after-sales service, are optimized through tax incentives, simplified procedures, and developed infrastructure. Efficiency is assessed based on delivery time, costs, investment, and contribution to GDP. Using Russian SEZs such as Alabuga and Ulyanovsk as examples, the integration of logistics is demonstrated: a 15-20% reduction in costs and an increase in exports and cargo turnover. International experience (China) confirms a 40% increase in exports thanks to automation. However, SEZs face barriers: infrastructural (lack of terminals), regulatory (bureaucracy, incomplete harmonization with international standards), and external (sanctions, environmental issues), which reduce efficiency by 15-20%. To overcome these barriers, proposed measures include investment in infrastructure, digitalization, harmonization of legislation, and partnerships with businesses. The formation of SEZs in Russia was accompanied by debate and abuses, but current reforms are aimed at testing innovative policy models. The author emphasizes that SEZs are a tool for regional growth that require a systematic approach to eliminating barriers to fully realizing the potential of logistics.

Keywords: special economic zones, innovative economy, investment attractiveness, supply chains, efficiency.

Особые экономические зоны (ОЭЗ) представляют собой территориально обособленные участки, на территории которых действуют специальные режимы налогообложения, таможенного регулирования и административных процедур, направленные на привлечение инвестиций и стимулирование бизнеса: «особая экономическая зона – часть территории Российской Федерации, которая определяется Правительством Российской Федерации и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны» [1].

В России ОЭЗ регулируются Федеральным законом от 22.07.2005 года № 116-ФЗ. на текущий момент «функционирует сеть из 59 особых экономических зон (ОЭЗ), включающая 39 промышленно-производственных, 7 технико-внедренческих, 11 туристско-рекреационных и 2 портовые зоны. За период двух десятилетий функционирования зарегистрировано 1361 резидента, среди которых свыше 100 предприятий с иностранным капиталом из 34 государств» [2].

Отечественное законодательство регламентирует на территории Российской Федерации создание особых экономических зон следующих типов [1]:

- 1) промышленно-производственные особые экономические зоны;
- 2) технико-внедренческие особые экономические зоны;
- 3) туристско-рекреационные особые экономические зоны;
- 4) портовые особые экономические зоны.

В современном мире, когда глобализация и цифровизация экономики требуют эффективных логистических решений, ОЭЗ играют важную роль в оптимизации цепочек поставок. Логистические цепочки включают комплекс процессов от производства до доставки товаров конечному потребителю, и их эффективность напрямую влияет на конкурентоспособность регионов.

Актуальность исследования роли особых экономических зон в контексте оптимизации логистических цепочек на региональном уровне обусловлена необходимостью повышения роли регионов в национальной экономике, особенно сегодня в условиях санкций и глобальных вызовов.

Логистика, как наука о управлении потоками, эволюционировала от простого перемещения товаров к комплексному управлению цепочками ценностей. Логистика – это часть цепочки поставок, отвечающая за планирование, реализацию и контроль движения товаров и услуг: «цепь поставок представляет собой множество звеньев, связанных прежде всего материальным потоком, в нее обычно входят несколько производящих и

логистических организаций, хотя это может быть и одна вертикально интегрированная компания» [3].

Современная цепочка поставок инициируется процессом закупки сырьевых ресурсов, готовых материалов и компонентов у поставщиков, однако ее завершение не всегда ограничивается реализацией конечных товаров и услуг потребителям. Помимо традиционных этапов, она охватывает дополнительные функциональные элементы, такие как постпродажное обслуживание, обратную логистику и логистику утилизации. ОЭЗ интегрируют логистику в экономику регионов, создавая хабы для международной торговли.

ОЭЗ снижают транзакционные издержки (по Коузу), предоставляя налоговые льготы, упрощенные процедуры и развитую инфраструктуру [4]. Например, в моделях регионального роста (например, модель Солоу с модификациями), ОЭЗ выступают как «точки роста», в которых концентрация логистических активов приводит к мультиплексионному эффекту. В логистике проявляясь в сокращении «узких мест» – задержек в транспортировке, таможенном оформлении и хранении.

Эмпирические исследования показывают, что ОЭЗ могут увеличить объем грузооборота на 20-30% за счет интеграции в глобальные цепочки. Для логистики наиболее релевантны промышленные ОЭЗ, ориентированные на производство и экспорт: «ОЭЗ не сможет эффективно развиваться без транспортно-логистического развития. Создание логистической инфраструктуры, в частности, портовой ОЭЗ, сухого порта ОЭЗ, интерmodalного контейнерного терминала, – неотъемлемый элемент синергии развития промышленной ОЭЗ и экономики региона в целом» [5].

Эффективность ОЭЗ в логистике оценивается через показатели:

- время доставки;
- уровень затрат;
- объём инвестиций;
- вклад в ВВП региона.

Рассмотрим роль особых экономических зон в оптимизации логистических цепочек на региональном уровне на примере российских ОЭЗ.

1. ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане – яркий пример успешной интеграции логистики. Расположенная на перекрестке транспортных коридоров (железнодорожных и автомобильных), ОЭЗ «Алабуга» привлекает производителей автокомпонентов и электроники. Благодаря льготам по НДС и таможенным пошлинам, резиденты сократили логистические издержки на 15-20%. В 2022 году объем инвестиций превысил 200 млрд. рублей, а экспорт вырос на 25%. Логистические цепочки оптимизированы за счет создания складских комплексов и интеграции с портами Каспийского моря [6].

2. ОЭЗ «Ульяновск» фокусируется на авиастроении и логистике. Развитая инфраструктура (аэропорт, ж/д терминалы) позволила сократить время доставки комплектующих на 30%. Эффективность подтверждается ростом грузооборота: с 2015 по 2023 год грузооборот увеличился в 3 раза, способствуя созданию 15 тыс. рабочих мест и вкладу в региональный ВВП на 5%.

3. На международном уровне, зоны свободной торговли в Китае (например, Шэньчжэнь) демонстрируют, как ОЭЗ интегрируют логистику в глобальные цепочки. ОЭЗ снижают затраты на 25% благодаря автоматизации и блокчейн-технологиям, что приводит к росту экспорта на 40%.

Давая оценку эффективности ОЭЗ, можно отметить, что в российских ОЭЗ логистическая эффективность выросла на 18% (по индексу LPI Всемирного банка). На наш взгляд, факторы успеха заключаются в следующем:

- 1) инфраструктура: ОЭЗ предоставляют доступ к мультимодальным транспортам, снижая задержки;
- 2) льготы: таможенные преференции ускоряют экспорт;
- 3) инновации: внедрение ИТ-систем (например, ERP) оптимизирует планирование маршрутов.

Однако эффективность ОЭЗ варьируется: в портовых ОЭЗ (Калининград) она выше благодаря морскому доступу, в континентальных (Липецк) зависит от ж/д связей.

Несмотря на преимущества, ОЭЗ сталкиваются с барьерами, ограничивающими оптимизацию логистических цепочек. Препятствия можно классифицировать на инфраструктурные, регуляторные и внешние.

1. Инфраструктурные барьеры. Многие российские ОЭЗ страдают от недостатка инфраструктуры. Например, в ОЭЗ «Томск» ограниченная пропускная способность ж/д линий приводит к задержкам грузов. По данным РЖД, среднее время простоя составляет 5-7 дней, поэтому увеличивает издержки на 10-15%. Отсутствие мультимодальных терминалов в некоторых зонах (например, «Саров») затрудняет интеграцию с международными коридорами («Новый шелковый путь»).

2. Регуляторные барьеры. Бюрократические процедуры остаются проблемой. Несмотря на упрощения, таможенное оформление в ОЭЗ занимает больше времени, чем в аналогичных зонах ЕС. Федеральный закон от 22.07.2005 года № 116-ФЗ не полностью гармонизирован с международными стандартами, создавая риски для инвесторов. Кроме того, частые изменения в законодательстве (например, введение санкций) усложняют планирование цепочек.

3. Внешние барьеры. Геополитические факторы (санкции), ограничивают доступ к технологиям и рынкам. В 2022-2023 годах введение санкций со стороны ряда западных стран привело к снижению инвестиций в ОЭЗ на 20%. Экологические барьеры также актуальны: загрязнение в промышленных зонах (например, в «Алабуге») вызывает протесты и задержки проектов.

Барьеры снижают эффективность: по оценкам, они уменьшают потенциальный вклад ОЭЗ в логистику на 15-20%.

Для преодоления барьеров необходимо:

- увеличение инвестиций в инфраструктуру (строительство терминалов, цифровизация);
- гармонизация регуляторной среды с международными стандартами;
- развитие партнерств с частным сектором для инноваций.

Формирование и функционирование территорий с преференциальным экономическим режимом в Российской Федерации исторически сопровождалось интенсивными теоретическими дискуссиями и практическими конфликтами. Неопределенность федерального законодательства способствовала злоупотреблениям как со стороны органов власти субъектов РФ, так и руководства предприятий. Муниципальные структуры предоставляли нелегитимные налоговые преференции, в то время как менеджмент компаний прибегал к сомнительным методам налоговой оптимизации. В текущий период нормативная база претерпевает динамичные трансформации. Федеральные власти стремятся апробировать в особых экономических зонах (ОЭЗ) инновационные модели финансовой, экономической и административной политики для последующего экстраполирования успешного опыта на всю территорию страны.

Предприятия и бизнес-структуры эксплуатируют предоставляемые государством специализированные налоговые и таможенные режимы в ОЭЗ для снижения налогового бремени на продукцию, уменьшения себестоимости и минимизации административных барьеров. Система преференций для резидентов ОЭЗ характеризуется высокой степенью индивидуализации и тесной взаимосвязью с реализуемыми программами и проектами. Конкретные налоговые льготы определяются лишь после заключения соглашения о создании зоны; однако их потенциальные границы регламентированы Налоговым кодексом РФ, определяют, что налоговыми льготами признаются преимущества, предоставляемые определенным категориям плательщиков в сравнении с остальными, включая освобождение от уплаты или снижение размера обязательств [7].

Нормативные положения, регулирующие основания, процедуры и условия применения льгот, не могут быть персонализированными [8]. Запрещено

дифференцировать ставки налогов и сборов, а также льготы в зависимости от формы собственности, гражданства физических лиц или происхождения капитала. В глобальной практике при учреждении ОЭЗ наиболее востребованными механизмами стимулирования деятельности резидентов выступают три ключевых инструмента налоговой политики (рис. 1):

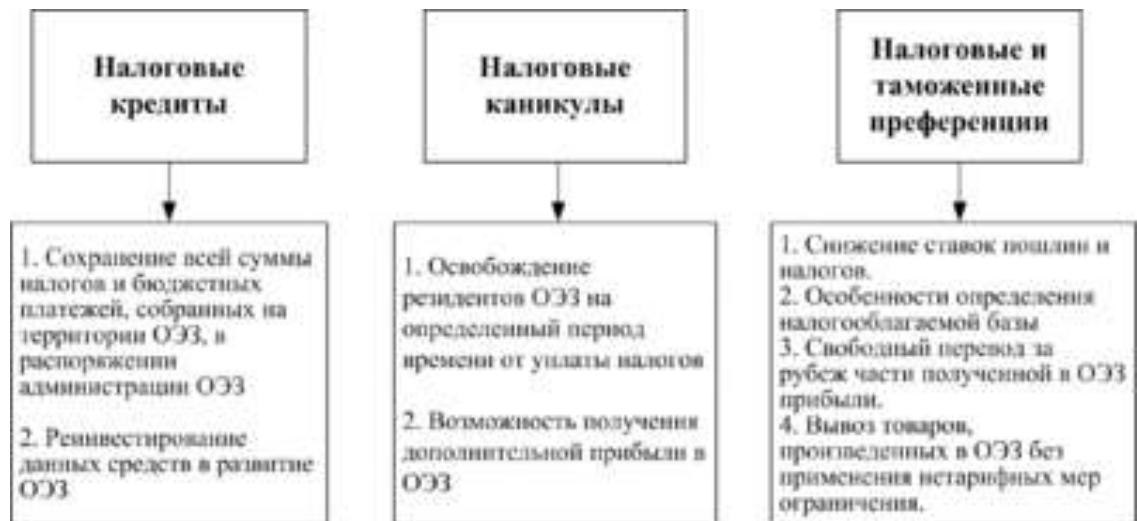


Рисунок 1. Основные рычаги реализации налоговой политики в ОЭЗ [7]

Особые экономические зоны (ОЭЗ) представляют собой стратегически важный инструмент региональной экономической политики, направленный на оптимизацию логистических цепочек, привлечение инвестиций и повышение конкурентоспособности территорий в условиях глобальной трансформации и внешних вызовов. Анализ практики функционирования российских ОЭЗ — таких как «Алабуга», «Ульяновск» и других — демонстрирует их значительный вклад в сокращение логистических издержек (на 15–20%), ускорение экспортных операций, рост грузооборота и создание добавленной стоимости на региональном уровне. Эффективность ОЭЗ обусловлена синергией налоговых и таможенных преференций, развитой мультимодальной инфраструктуры и интеграции в международные транспортные коридоры.

Вместе с тем, потенциал ОЭЗ реализуется неравномерно и сдерживается рядом системных барьеров. Инфраструктурные ограничения, особенно в континентальных регионах, регуляторная несогласованность, бюрократическая инерция, а также внешние geopolитические и санкционные риски снижают отдачу от инвестиций и ограничивают масштабируемость успешных кейсов. По оценкам, совокупное влияние этих факторов может сокращать логистическую эффективность ОЭЗ на 15–20%.

Для перехода от точечных успехов к устойчивой системной трансформации региональных экономик необходимо обеспечить комплексный подход, включающий:

- цифровизацию логистической инфраструктуры (внедрение ERP-систем, блокчейна, IoT),
- гармонизацию регуляторной среды с международными стандартами и упрощение таможенных процедур,
- усиление межведомственной координации и развитие государственно-частного партнёрства,
- интеграцию ОЭЗ в национальные и трансграничные логистические коридоры, включая Евразийский экономический союз и альтернативные маршруты «Нового шелкового пути».

Таким образом, ОЭЗ могут и должны выполнять функцию не просто локальных «точек роста», а катализаторов формирования устойчивых, технологически зрелых и логистически эффективных региональных экономик. Только при условии системного

устранения барьеров и стратегического управления преференциальными режимами ОЭЗ смогут в полной мере реализовать свой потенциал как инструмент оптимизации цепочек поставок и обеспечения долгосрочного экономического суверенитета России на региональном уровне.

Список источников

1. Федеральный закон от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 28.12.2024) «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54599/. (дата обращения: 19.12.2025 г.).
2. Министерство экономического развития Российской Федерации. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitiye/instrumenty_razvitiya_territoriy/osobyе_ekonomicheskie_zony/ (дата обращения: 19.12.2025 г.).
3. Управление цепью поставок (SCM): учеб. пособие / сост. П.П. Крылатков, М.А. Прилуцкая. – Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. – 140 с.
4. Клейнер Г.Б. Трансакционный принцип Коуза в свете системной экономической // JIS, 2021. – № 3.
5. Крюкова Е.В., Мацуй Е.А. Оптимизация логистики транспортной сферы особой экономической зоны как драйвер ее развития // Экономические системы, 2021. – Том 14. № 4 (55). – С. 88-97.
6. Отчет о результатах функционирования особых экономических зон за 2024 год и за период с начала функционирования особых экономических зон. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/5a8f52eb0531932505a25e941384f310/otchet_oez_2024.pdf (дата обращения: 19.12.2025 г.).
7. Налоговый кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 146-ФЗ (ред. от 28.11.2025). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/. (дата обращения: 19.12.2025 г.).
8. Павлов П.В. Особые экономические зоны как механизм эффективного развития международной инвестиционной и инновационной деятельности // Мировая политика, 2013. – № 1. – С. 51-144.

Сведения об авторе

Ефимов Максим Петрович, аспирант Московской международной академии, г.Москва, Россия

Information about the author

Efimov Maxim Petrovich, PhD student at the Moscow International Academy, Moscow, Russia